Comisión de Industria, Energía y Minería

Carpetas Nos. 175 y 573 de 2005; 926 de 2006;
1547 y 1814 de 2007

Versión Taquigráfica N° 1134 de 2007

A G R O C O M B U S T I B L E S

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 11 de julio de 2007

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Mauricio Cusano.
MIEMBROS:	Señores Representantes Ariel Barrios, Hebert Clavijo, Álvaro Delgado, Fernando Longo Fonsalías y Nora Gauthier.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Pablo Abdala, Carlos Signorelli y Hermes Toledo Antúnez.
INVITADOS:	Por Compañía Uruguaya de Transportes Colectivos S.A. (CUTCSA): señor Juan A. Salgado, Presidente, y contador Álvaro Santiago, Subgerente General.

SEÑOR PRESIDENTE (Cusano).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Industria, Energia y Minería tiene mucho gusto en recibir a los representantes de CUTCSA, el Subgerente General, contador Álvaro Santiago y el Presidente, señor Juan A. Salgado.

El motivo de la visita es que esta Comisión tiene a su estudio una iniciativa referente a la Regulación y Promoción de la Producción y el Uso Sustentable de Agrocombustibles. No solo estamos recibiendo a integrantes del Gobierno sino también a actores de la vida empresarial y social del Uruguay para que nos expongan su punto de vista al respecto. Luego, integrantes de esta Comisión realizarán consultas.

Por supuesto, agradecemos como corresponde todos los aportes que puedan hacer para mejorar en algo lo que ya tenemos en carpeta, que son cinco proyectos, entre ellos el que vino del Poder Ejecutivo y tiene media sanción del Senado. Con mucho gusto escucharemos su planteamiento.

SEÑOR SALGADO.- Quiero agradecer a toda la Comisión que nos haya recibido.

El objetivo fundamental de la solicitud de esta entrevista es que nos enteramos de que la Comisión estaba trabajando fuertemente en este proyecto de ley, y de alguna manera nos parecía que podría servir aportar el

punto de vista del consumidor para tener más o menos claro en qué está CUTCSA con respecto a los combustibles alternativos, concretamente el biodiesel.

En el mes de agosto va a hacer dos años que iniciamos una experiencia utilizando una mezcla de biodiesel en cinco unidades. Lo hicimos primero con el biodiesel que se producía con girasol en la planta que estaba en Paysandú, y después seguimos con el biodiesel que se produce a partir de grasa vacuna.

Como dije, comenzamos con cinco unidades; primero con unidades que no estaban en servicio porque se trataba de algo nuevo, no había ningún tipo de control; era biodiesel un poco a ojo de buen cubero. En principio lo usamos en las unidades que transportan escolares porque trabajan en un régimen tranquilo. Luego, lo usamos en los dos ómnibus que están destinados al traslado de discapacitados, que trabajan en un régimen un poco más normal, pero también es más tranquilo que cualquier ómnibus de línea. Y por último, le pusimos a los dos articulados que están circulando en la Línea 103 por 18 de Julio y 8 de Octubre. Esto se hizo con pocos meses de diferencia; por tanto, podemos decir que el próximo mes esta experiencia cumple dos años.

Empezamos con un 2% de mezcla; seguimos subiendo y en seis meses llegamos a un promedio de un 10%. Al día de hoy hemos hecho algunas pruebas puntuales en algunos de los coches, llegando al 20% pero el promedio en general ha sido del 10%. Como experiencia lo que podemos aportar a la Comisión es que no hemos tenido absolutamente ningún problema, aclarando que estamos hablando de que el biodiesel que se está poniendo no tiene el cien por cien de los controles que debería tener.

Empezamos en forma gradual, porque la gradualidad debe aplicarse mucho más en motores que ya están en uso, no específicamente por el motor sino por la parte de gomas, de caños, etcétera, precisamente porque el biodiesel limpia las cañerías, la parte de inyección. Limpia tanto que termina desprendiéndose todo lo que produce el gasoil y termina tapando; es decir que provoca el efecto contrario. Pero si se hace en forma gradual, también limpia en forma gradual. Por eso, en nuestra opinión, la experiencia en esas cinco unidades reitero que dos trabajan en un régimen normal, dos en un régimen exigido porque son articulados– fue y está siendo muy buena. Esta definición de la experiencia la tenemos desde hace un tiempo y la trasmitimos al Presidente de ANCAP.

Luego empezamos a trabajar en la segunda etapa: dar el paso para que en los 1000 ómnibus se empiece a hacer una mezcla también en forma gradual. El tiempo es el mismo; según nuestros técnicos, en seis meses se puede llegar al 10% en toda la flota. Para hacerlo en toda la flota, se necesitan alguna seguridades porque el riesgo es mucho mayor, se necesita tener la seguridad de los controles al cien por cien. Lo que sabemos a través de ANCAP, que ha hecho alguna inversión y tiene la posibilidad de realizar algún tipo de control, es que en el mejor de los casos la situación de hoy ronda en el 70% de la calidad con respecto a las normas UNIT que son las que se debe cumplir. Más allá de que existan diferentes proveedores y de distinta materia prima, cuando el biodiesel se va a poner en el tanque de combustible tiene que cumplir con la misma norma.

Este es un tema al que hoy por hoy hay que dar importancia. Para cumplir con las normas UNIT no solo alcanza con lo que tenemos hoy en el país, sino que quizás haya que hacer alguna inversión más. El otro punto es el costo de esos controles. Se supone que se debe hacer el control de cada tachada de biodiesel que sale. En determinado momento nosotros comprobamos que esos controles pesaban muy fuertemente en el costo del biodiesel. Si hoy dejamos de lado el fideicomiso, podríamos considerar el costo del gasoil en $ 24; y el biodiesel, incluyendo los costos de los controles, podría llegar a $ 30. Si se decide la utilización de un combustible alternativo, si se da el paso para no ser dependiente ciento por ciento del petróleo, si se tienen en cuenta los beneficios del uso del biodiesel en tanto contribuye al cuidado del medio ambiente y, por lo tanto, a la salud, entonces, habría que ver de qué manera se podría lograr que esos controles no encarezcan su precio y no lo saquen del mercado. Digo esto porque no se puede pretender que los consumidores paguen más por ese combustible, a pesar de todos esos beneficios. Ese biodiesel que podría utilizarse tanto en el transporte como para cualquier otra finalidad que sin duda generaría utilización de mano de obra, tanto en Montevideo como en el resto del país, a nivel de los proveedores, después de pasar por los controles, terminaría en una forma figurada en el pico de ANCAP.

Por la cantidad de biodiesel que podríamos llegar a utilizar pensábamos hacer nosotros el circuito, pero entendemos que por lo menos en esta etapa y por mucho tiempo más correspondería que fuera un combustible más que brindara ANCAP.

Cuando hacemos estos planteos estamos pendientes de lo que sucede con este proyecto de ley, y por eso solicitamos esta reunión. Si el interés es dar un paso en ese sentido, se pueden poner mejores condiciones, pero si no hay un incentivo para que alguien lo compre, no va a funcionar. Eso es lo que queremos plantear a la Comisión: para que todo funcione tiene que haber interés por parte de quien lo compre.

Nosotros somos principales consumidores de gasoil y, por lo tanto, podríamos llegar a ser principales consumidores de biodiesel. Si la decisión fuera poner al 10% toda la flota, estaríamos utilizando unos 250.000 litros por mes. Esto, sumado a otros emprendimientos, podría ser una base como para que existiera interés en el biodiesel por parte de los proveedores, se hiciera la inversión necesaria para que fuera controlado y, en definitiva, después se empezara a utilizar, y no solo en las empresas de transporte sino en otras.

Desde nuestro punto de vista, uno de los temas a considerar es la carga impositiva; creemos que hay que ver este aspecto con mucho cuidado. Según conocemos, está contenido en el proyecto de ley, pero se debe tener muchísimo cuidado, más allá de todos estos pasos, porque no serviría la inversión importante para hacer los controles si luego no hay interés en pedirlo en el pico del combustible.

Nosotros manifestamos nuestro interés en seguir caminando en este sentido. Si esto se aprobara en poco tiempo, hay que tener en cuenta que nosotros estamos pensando en recibir un porcentaje de la flota en renovación los primeros meses del año próximo. En los coches nuevos, en los coches cero kilómetro, inclusive se puede comenzar con un porcentaje mayor, se puede llegar a poner más mezcla; más allá de las posiciones de los técnicos, pensamos que los coches nuevos pueden arrancar con un 10% y llegar a un 20% fácilmente, sin ningún tipo de problemas. Entonces, ya no estaríamos hablando de 250.000 litros sino de algo más. Estamos dispuestos a seguir en esto; así se lo transmitimos al Presidente de ANCAP. Por razones de seguridad, fundamentalmente, debemos tener garantías en cuanto a que el biodiesel que se ponga en el tanque cumpla con absolutamente todas las normas. Hay que tener muy en cuenta que para que se tome la decisión de comprarlo debe ser atractivo. Esto es independiente del fideicomiso que existe hoy con el gasoil; será biodiesel o será gasoil, pero es otro tema.

No queremos quitar mucho más tiempo a los integrantes de esta Comisión.

Pueden contar con nosotros y con las experiencias que hemos hecho en estos dos años. Tenemos sellada la primera partida de biodiesel, a la que se hicieron todos los controles, y los datos están a disposición de la Comisión. Repito que hicimos todos los controles que nos permiten los elementos que tenemos hasta ahora, y los resultados fueron razonablemente buenos.

Queremos transmitirles que nos preocupa este tema de los combustibles alternativos y que cuenten con nosotros como empuje en lo que podamos aportar, porque tenemos claro que no solamente nos tenemos que acordar de los combustibles alternativos cuando aumenta el precio del petróleo, sino que los debemos recordar siempre. Inevitablemente, el petróleo va a seguir aumentando y, como en todas las cosas, no es bueno ser dependiente ciento por ciento de nada.

Si podemos contribuir en algunos de los aspectos de la búsqueda de distintos combustibles alternativos para otras cosas, creemos que sería muy bueno.

SEÑOR PRESIDENTE.- Usted mencionó los articulados. Cuando comenzó la prueba del biodiesel, ¿los articulados ya estaban en uso o arrancaron cero kilómetro?

SEÑOR SALGADO.- No, ya estaban en uso. Nosotros los compramos usados y por eso es el mismo régimen.

SEÑOR DELGADO.- En primer lugar, quiero saludar al Presidente de CUTCSA, Juan Salgado y al Subgerente General.

Queríamos mencionar que es muy importante la visita por el perfil de la visión que se tiene.

Cuando se empezó a hablar de combustibles alternativos, empujados por el precio del petróleo y por necesidades del país o porque en la región y en el mundo es una realidad y el Uruguay está rezagado hasta

ahora hay iniciativas muy particulares, muy artesanales, pero muy aisladas, quizás el primer impacto de comunicación con los biocombustibles que recibió la gente tuvo que ver con una decisión de la empresa CUTCSA que, además, es emblemática por el volumen de gasoil que mueve, de combustible que utiliza y, además, porque se trata de una industria vinculada a la cultura nacional. Por eso es importante tener la visión de ustedes de la experiencia piloto, para saber si ha sido buena o mala, dentro de las limitaciones que comentaron. Existieron limitaciones en los controles. Es decir que no estuvieron hechos al ciento por ciento, como deberían. Aun así, quisiéramos saber si la experiencia para la interna de CUTCSA ha sido positiva no estamos hablando ahora del tema de los costos, sino del funcionamiento, más allá de que ha sido algo muy embrionario y piloto, de cinco ómnibus.

Por otra parte, por lo que han manifestado, ustedes creen necesaria la existencia de un marco legal. Nosotros estamos insistiendo con algunas cosas vinculadas al proyecto. En el proyecto se asimilan a nivel impositivo el biodiesel al gasoil y el alcohol carburante a las naftas, con los impuestos que tienen. Al biodiesel se lo exonera de IMESI, pero equiparándolo con el gasoil, este último no tiene IMESI. O sea que lo que quedaría para el biodiesel sería solamente la tributación por IVA. Eso en la cadena es un tema importante. No es algo menor. No hay que ver este tema solamente como una alternativa energética de combustible sino como el desarrollo de toda una cadena hacia atrás, porque si no, no es sustentable. Todo el tiempo estamos dependiendo del precio del petróleo, de los granos o del sebo, y no podemos caer en el simplismo de decir que si es una alternativa energética vamos a importar biodiesel de Argentina que, posiblemente, sea mucho más barato en función de las detracciones y otros factores más.

Como ven, el tema impositivo tiene que ver con la cadena, porque la Cámara Uruguaya de Productores de Biodiesel lo mencionó aquí en forma muy importante. Es un tema a resolver el tratar de bajar los costos de producción. Una de las posibilidades es la baja de la carga impositiva, porque hay insumos de los cuales no pueden descontar ese IVA y lo tienen que absorber, por lo que la alternativa es trasladarlo al consumidor, en este caso, a una empresa como ustedes o a cualquier otra. Además de ser necesario, el biodiesel tendría que tender a ser un poco más barato. Ese es, en definitiva, el objetivo.

Ustedes dijeron que ANCAP debería ser el paraguas organizador del tema de la distribución y de la mezcla del biodiesel. ANCAP ha formulado algunas declaraciones en cuanto a que quiere entrar también en el tema de la producción. Digo esto porque, además, el proyecto abre la posibilidad de que pueda haber producción y venta privada a flotas cautivas, creo que de hasta cuatro mil litros por día. En este caso, ustedes lo exceden si lo usan en todos los ómnibus. Hoy, de hecho, lo están utilizando, por lo que vi en la prensa. En el caso de que ANCAP participe además en la elaboración no me refiero a la distribución ni a la mezcla y sea un actor más en el mercado de elaboración del biodiesel, los controles podrían no ser realizados por ANCAP, sino por un organismo que fiscalice, como puede ser la URSEA. En este caso, ¿evaluaron esa posibilidad? ¿La ven viable, posible, práctica? Porque lo importante es que los controles se hagan y se hagan en su totalidad, en lo que tiene que ver con la calidad del producto y con la calidad medioambiental, que creo que es otro déficit que hay que mejorar en el proyecto que cuenta con media sanción del Senado.

SEÑOR LONGO FONSALÍAS.- En estos tres años que llevamos de gestión, me he tomado el trabajo de investigar el tema del biodiesel en el Uruguay y de ver en base a los proyectos que se han presentado acá y en la región qué posibilidades ciertas existen de que se pueda utilizar biodiesel u otro sistema de esta naturaleza en nuestro país. Nadie tiene dudas de la importancia que tiene, y más en el Uruguay, que es un país que depende ciento por ciento del petróleo, así como también de otras formas de energía.

En este momento, hay una cantidad de plantas funcionando en nuestro país, de diferente porte, y con distinta metodología de uso del biodiesel.

Quería saber qué capacidad tiene hoy la planta de procesamiento de CUTCSA y si han calculado hasta cuánto puede producir por día.

Cuando el señor Salgado hablaba del circuito de ANCAP, no me quedó claro a qué se refería. No sé si hablaba de la producción de CUTCSA que sería adquirida por ANCAP y ella después la distribuiría a todo el país de la forma en que fuera necesario y de acuerdo con los controles de calidad que ANCAP imponga, que están establecidos en el proyecto de ley, que va a ser la norma 1100. Los sistemas ya serán reglamentados por el Ministerio de Industria, Energía y Minería. El señor Salgado decía que quizá falte la etapa de tecnología

para terminar eso, pero suponemos que cuando finalice el estudio del proyecto de ley y se apruebe, se cumplirá con los controles, porque la primera interesada en hacerlo será ANCAP, por las responsabilidades que le pueden caber por el mal uso del biodiesel.

Por otro lado, quisiera saber si ustedes estarían en condiciones de manejar como empresa la producción y el consumo de biodiesel, como flota cautiva, bajo su responsabilidad. Uno de los proyectos lo está estableciendo especialmente.

Agradezco la presencia de la delegación, porque me parece que es muy importante tener las ideas de todos los actores que están trabajando en este tema. Una cosa es la experiencia que tienen aquí, en Montevideo que es muy válida, y otra es la experiencia que hay en el interior del país, porque allí juega también el tema de la famosa torta que queda, que muchas empresas de mediano porte pueden producir el proyecto apunta a ello y no solo obtienen ganancia por la producción de biodiesel, sino también por esa torta para consumo animal, que se utiliza como complemento alimentario. Entonces, hay un plus económico que es muy importante. Hoy, con el precio actual del petróleo, resulta viable comercialmente; si baja un poco el petróleo, ya no lo sería, pero sí con este precio, y más aún si sigue subiendo.

SEÑOR ABDALA (don Pablo).- Adhiero a la bienvenida al Directorio de CUTCSA. También reconozco el valor que representa que en este tema hayan sido pioneros, sin ninguna duda, en la implementación de esta variedad energética. Creo que, sin duda, eso tiene que ver con el carácter emprendedor de la empresa, pero en particular de su Presidente, a quien conocemos muy bien nosotros, como todos los uruguayos; advertimos en él un hombre que toma iniciativas en ese sentido.

No quiero alargar el debate ni ser reiterativo, pero voy a realizar, concretamente, dos o tres consultas que van en la misma dirección de lo que han formulado los compañeros.

En primer lugar, me voy a referir a la ecuación económica de esta sustitución, es decir, a los márgenes de rentabilidad que puede haber representado, aunque más no sea en pequeña escala, la sustitución de gasoil por biodiesel para la empresa. Con relación a esto quiero saber qué impuestos se están pagando. Llegué un poco tarde; quizás ya se dijeron algunas de estas cosas, pero son preguntas muy concretas. Desde ese punto de vista, en el análisis comparativo entre el costo de producción del biodiesel y el de la compra de gasoil, deducido los impuestos tengo entendido que la empresa deduce el IVA que grava el gasoil, quiero saber cuál es el resultado en términos de margen de ganancia o de pérdida en esa sustitución. Eso me parece importante.

En segundo término, con relación a los canales de distribución, el Presidente fue bastante enfático en cuanto a reclamar por lo menos, eso fue lo que se percibió que ANCAP, precisamente, fuera la que en exclusividad asumiera la tarea de la distribución. Eso implica que para CUTCSA no es factible ni concebible que haya productores independientes que directamente se relacionen con el consumidor final o que eventualmente el consumidor final pudiera importar el biodiesel o adquirirlo a un proveedor que no sea ANCAP. ¿Es así? Me parece un tema bien interesante, y me gustaría una respuesta en ese sentido porque, como aquí se dijo y es verdad, CUTCSA es el principal demandante de combustible y de gasoil en Uruguay; de manera que, en todo caso, no es un consumidor cualquiera.

Finalmente, quiero saber con qué materia prima están trabajando hoy tal vez tenga un valor anecdótico, pero me parece interesante saberlo, es decir, con qué variedad de producción de biodiesel, si se trata de grasas animales, sebo o aceites vegetales que están produciendo. Me parecería interesante saberlo, por lo menos, para incorporarlo al análisis.

SEÑOR CLAVIJO.- Quiero dar un saludo especial a los representantes de CUTCSA. Sé el aporte que han hecho en cuanto al compromiso social que tiene la empresa y, sin lugar a dudas, desde el punto de vista empresarial, en la iniciativa de incluir el biodiesel en la flota y ser pioneros en ello, prácticamente. Sin duda, eso engrandece la posición que hoy traen los representantes de la empresa en un tema tan importante.

Creemos que, en gran parte, estamos en sintonía cuando planteamos la necesidad de que se tenga una gráfica de los estándares de calidad.

También es necesario reafirmar que el proyecto de ley que viene del Poder Ejecutivo prevé que la distribución esté enmarcada en el monopolio de ANCAP, como forma de garantizar, no solo el suministro, sino los estándares de calidad.

Con respecto al laboratorio, creo que es necesario incidir para bajar el costo de la producción, pero quisiera ir más allá. Nosotros tenemos un desafío como país, como humanidad: buscar fuentes alternativas de energía. Esto no es competencia de un país o de un Gobierno, sino que es un tema de carácter nacional.

En ese sentido, saludo la propuesta que hizo el señor Presidente de conformar una Comisión de técnicos aprovecho esta instancia para que quede plasmado en la versión taquigráfica, a partir de una iniciativa que tuvo el Partido Nacional, que estudie el tema energético de treinta a cincuenta años. Creo que eso va a traer buenos frutos y tiene que ver con el tema que estamos analizando.

La norma debe ser una ley de promoción. Por lo tanto, pienso que al costo no lo debemos mirar solo desde el punto de vista del precio real, sino del costo país que estamos generando, y debemos ser flexibles para que la carga impositiva resulte viable para los empresarios. El proyecto de ley que salga de esta Comisión espero que sea una norma que tenga el sentido de promover y de aprovechar la capacidad que tenemos, no solo de desarrollar tecnología, sino también mano de obra; a eso estamos apuntando y en eso concordamos con la delegación que nos visita.

SEÑOR SALGADO.- Daré algunas respuestas de la forma más concreta posible; empezaré por cualquier orden.

En cuanto a la materia prima, la primera que usamos, hace dos años, fue del girasol; a los cuatro o cinco meses, pasamos a la grasa vacuna. De allí en adelante, nos mantuvimos con la materia prima de grasa vacuna. Sin duda que el girasol tiene esa posibilidad e, inclusive, el tema de la torta para los animales, pero nosotros no encontramos quién pudiera hacerlo después de ese tiempo, por lo que nos dedicamos a la grasa vacuna.

Utilizamos otra materia prima que acá hay poca, pero hicimos un convenio con la ONG Ibirapitá, que va a buscar el aceite de los restaurantes evidentemente, acá el aceite se usa bastante; mucho más de lo que se debería, y les compramos el cien por cien de la producción, aunque es muy poco. O sea, para que vean que la experiencia fue buena, les cuento que hicimos algo desde el punto de vista social con la ONG Ibirapitá porque tenían que arreglar un camión y ese tipo de cosas y contaron con un tanque de 80.000 o 150.000 litros que tenemos, porque esa producción no le iba a hacer nada. Además, tuvimos en cuenta lo del aceite reciclado para el biodiesel.

En cuanto a importar o no y a la realidad que pueda haber en Montevideo o en el interior con respecto a lo que prevé la ley que se puede producir de biodiesel sin que pase por ANCAP, para nosotros hay dos realidades totalmente diferentes. Una realidad es la del interior, la del productor que tiene dos o tres camiones; que en definitiva es lo que está pasando hoy. Lo que están haciendo ustedes y lo que va a resultar de esto es importantísimo porque si no como pasa con todas las cosas, la realidad nos va a pasar por arriba. Hoy todos sabemos que hay una producción importante de biodiesel que se está haciendo y consumiendo en el interior. Creo que está bien que la ley prevea un porcentaje. En este caso, por lo que prevé la ley y si lo trasladáramos a nuestra producción, pensando en hacer todo el círculo nosotros, estaríamos hablando como máximo de un 5%. Está bien porque habrá algunas actividades que lo van a poder utilizar. Yo no creo que sea bueno que CUTCSA u otra empresa de transporte entre en el terreno de la producción es decir, de comprar primero la materia prima y luego apuntar a la producción, por lo menos por el momento. O sea que si está previsto, es bueno, pero nosotros creemos que se debería comprar con todos los controles ya hechos.

¿Por qué hablo de ANCAP? Porque dentro de las cosas importantes que le vemos a esto es que se saldría del 100% de la dependencia y, además, está lo relativo al medio ambiente y a la generación de la mano de obra. Yo hablo de que alguien lo debería producir acá quien se dedique a eso y este es quizás uno de los buenos mecanismos que se puede seguir entre la empresa privada y los públicos. Y como de alguna manera hasta a nuestra actividad le interesa, uno preferiría que se hiciera acá y que las condiciones impositivas, las condiciones de compra y los precios finales fueran atractivos acá porque se estaría generando mano de obra, que es otro de los aspectos importantes que le vemos a la utilización del biodiesel. Sin duda que si mañana sale más barato importarlo de otro lugar, la opción de una empresa estará en comprarlo o no, pero creo que el objetivo sería que se hiciera, se pudiera comprar acá y que los proveedores fueran nacionales. Y para eso

reitero hay que ponerle mucho cuidado a todo lo que será la parte impositiva. De seguir con esto, si mañana pasa al 10% o al 15%, CUTCSA no tiene definido hacer todo el circuito. Reitero: está bien que se haga allí porque hay otras realidades a las que de repente les sirve mucho más de esa forma. Además, es una forma de blanquear situaciones que hoy se están dando, y hay que hacerlo.

En cuanto a la capacidad de producción, quiero decir que conocemos una o dos empresas que están en la producción, a las que les estamos comprando y creemos que tienen capacidad para arrancar con esto del biodiesel, pero sin duda que si mañana están las reglas claras, está la ley y el marco regulatorio, van a aparecer muchas más plantas procesadoras e iniciativas privadas con relación al consumo que en un principio se pueda dar, por eso de la gradualidad. Inclusive, la gradualidad que la va a tener que utilizar todo aquel que quiera pasarse al biodiesel va a generar el tiempo necesario para que todas esas plantas se vayan poniendo a tono.

Cuando hablamos de ANCAP, queremos dejar bien en claro que la percepción que tuvimos, cuando le planteamos al Presidente que ellos lo tenían que producir, era que ellos mostraron interés, como no podía ser de otra manera. Sin embargo, también debemos decir acá aunque quizás sea algo natural porque cuando se está trabajando tranquilo, cualquier cosa nueva molesta porque hay que pensar en otras cosas que no encontramos el mismo eco de parte de alguna burocracia de ANCAP. No vimos el mismo interés que podemos encontrar acá o del Presidente de ANCAP, preocupándonos por el mañana. Creo que está bien hablar de lo que pueden ser las cosas a treinta, cincuenta o veinte años, pero en forma paralela tenemos que vivir hoy y hacer los cambios que correspondan en el momento pertinente. Entonces, si tuviéramos que definir ese panorama, diría que encontramos muy buena disposición en el Directorio de ANCAP, pero no en alguna burocracia que hay en el ente, y entiendo que habría que poner a todos en el mismo tono.

Por otra parte, entiendo que los controles son fundamentales. Más allá de que el precio pueda resultar atractivo, hay que tener en cuenta el tema del control. Ya sea importado o preferentemente hecho acá, quien va a poner biodiesel, quiere que esté ciento por ciento controlado. Nos parece que se debe definir quién lo va a controlar. ¿Será ANCAP, la URSEA u otro organismo? Sea el organismo que sea, tendrá que controlar que pasará a la venta el biodiesel que cumpla con las normas vigentes. Eso nos parece fundamental.

Voy a decir algo por cuenta propia porque nadie lo preguntó, pero cuando se da la realidad de hoy, en la que se está haciendo biodiesel por muchos lados en forma casera inclusive, aparece uno que con una maquinita, en un escritorio, hasta puede hacer biodiesel, el riesgo que se corre en un tema tan delicado o importante como este es que aparezcan efectos negativos y, en definitiva, se retroceda en la intención de ir al biodiesel. Entonces, cuanto más rápido se hagan los controles, menos riesgos se corre. Hoy acá decimos que fue una buena experiencia y tratamos de no equivocarnos, no solo por el riesgo de cinco motores, sino porque cargábamos con la responsabilidad de saber que esto suponía el riesgo de una experiencia para el futuro. Entonces, no nos podíamos equivocar. Esa es la responsabilidad que asumimos. Y si estuviéramos diciendo que la experiencia fue negativa, evidentemente, se estaría retrocediendo. Entonces, cuanto antes se hagan los controles y esto esté definido, más rápido empezaremos a caminar. Y vuelvo a repetir: no es menor que lo relativo a los combustibles alternativos no solo sea un elemento a tener en cuenta en el tema medioambiental sino también para generar mano de obra. Nosotros preferimos que los privados y los públicos, cada uno en su función, llegue a tener el biodiesel que se pone en los tanques pero que todo ese circuito se haga en Uruguay. Se trata de evitar traer importado, porque si no, hay un elemento importante que desaparece. Sería lo mismo que traer el petróleo.

Agradezco muchísimo y quedamos a las órdenes de la Comisión para aportar toda nuestra experiencia y asesoramiento a cualquier integrante de la Comisión que necesite información.

Además, les deseamos suerte para que esta iniciativa siga adelante, ya que es importantísima para todos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La agradecida es la Comisión. Le puedo garantizar que en todos los proyectos que tenemos a estudio hay muchos aspectos que ustedes han planteado en esta reunión; cada uno de los proyectos recoge experiencias o comparativos con experiencias realizadas en otras partes del mundo. No me cabe la menor duda de que en mi condición de haber presentado un proyecto, existe la responsabilidad por parte de ANCAP de la mezcla y distribución del biocombustible. Es decir, la responsabilidad no puede ser compartida con los demás, porque si fuera así, ¿hacia quién se dirigirían los reclamos?

Reitero nuestro agradecimiento y quiero decirles que posiblemente los molestemos para tener otra reunión con más tiempo, pues nuestra idea era disponer de dos horas para hablar con ustedes pero hay una sesión extraordinaria y debemos levantar la sesión.

Muchas gracias.

Se levanta la reunión.